

Lufthansa en AF-KLM bundelen krachten



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 845, 31 januari 2022

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#) , [het is hier](#), [vindt u deze hier](#)  

Persoverzicht van maandag

> Lufthansa en Air France-KLM bundelen krachten tegen EU-luchtvaartklimaatplannen

(bron Zegreenweb) 28 januari - **Een alliantie van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens heeft op 24 januari opgeroepen tot wijzigingen in de geplande klimaatveranderingswetgeving van de Europese Unie**, met als argument dat deze wetgeving hen minder concurrerend zal maken met hun niet-Europese rivalen.

Met het oog op de luchtvaart, een sector die verantwoordelijk wordt geacht voor 3% van de mondiale emissies, heeft de EU in juli plannen gepresenteerd voor strengere regels inzake CO₂-emissies en het gebruik van synthetische brandstofmengsels, alsmede voor de invoering van een belasting op paraffine.

De alliantie, waarvan de bijna 20 leden alle dochtermaatschappijen van Lufthansa, Air France-KLM en grote luchthavens zoals Frankfurt en Amsterdam Schiphol omvatten, voert aan dat **op langeafstandsvluchten via niet-Europese landen de hubs niet met dezelfde kosten te maken zouden krijgen**, waardoor mogelijk activiteiten naar die maatschappijen zouden worden verlegd.

De alliantie wijst een paraffinetaks categorisch van de hand en stelt voor de milieutoeslag te baseren op de volledige vluchtroute, en niet alleen op aansluitende vluchten die passagiers van de EU

naar internationale hubs zoals Istanbul of Dubai brengen. In principe **steunt de alliantie echter het klimaatpakket van de EU "Doelstelling 55"**, dat tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990.

***Mijn commentaar:** Het standpunt van sommige Europese belanghebbenden in het luchtvervoer kan als een verrassing komen: zij vragen om een uitbreiding van de milieuheffingen.*

Dit is echter de beste manier om alle luchtvaartmaatschappijen die in Europa actief zijn bij de strijd tegen klimaatverandering te betrekken, ook niet-Europese luchtvaartmaatschappijen.

> **Kabinet legt KLM verdere bezuinigingen op**

(bron Trouw) 27 januari - **KLM zit er nog lang niet op. Door de klimaatverandering is de "maatschappelijke visie op de luchtvaart" veranderd**, aldus de regeringsfunctionaris die namens het kabinet toezicht houdt op de uitvoering en handhaving van het herstructureringsplan. Alleen al om deze reden moet **de luchtvaartmaatschappij** veranderen. Om te beginnen moet zij **verder bezuinigen, zoals** eind vorige week bleek uit het verslag van de staatsagent. En **minister van Financiën Sigrid Kaag "keurt dit goed"**, zei ze woensdag tegen de Tweede Kamer.

De overheid heeft KLM tijdens de Covid-19 crisis overeind gehouden met 1,8 miljard euro aan NOW-loonsubsidies en 3,4 miljard euro aan leningen en leningaranties. Van dit laatste bedrag heeft de luchtvaartmaatschappij in feite bijna een miljard opgenomen. Maar, zo zei Kaag in het debat, de situatie van KLM is nog zo precair dat het verstandig is de leningenvolpoe nog enige tijd beschikbaar te houden. Als staatsagent Jeroen Kremers, de toezichthouder die KLM in ruil voor overheidssteun moest dulden, zich ermee gaat bemoeien, zal de luchtvaartmaatschappij zelfs opnieuw moeten bezuinigen. Dankzij "doortastend optreden" vanaf het begin van de crisis, schrijft Kremers, **heeft KLM ruimschoots voldaan aan de eis van het kabinet om kosten te besparen. Maar er moet meer worden gedaan: verdere bezuinigingen zullen naar verwachting vanaf 2024 400 miljoen euro per jaar opleveren.**

Kremers maakt er geen geheim van dat de KLM-directie zich terughoudend heeft opgesteld. **KLM** zelf wil hier niets over zeggen, maar uit alle eerdere verklaringen van het management blijkt duidelijk dat zij **zo snel mogelijk terug willen naar de oude situatie**. Zo rekent zij op een terugkeer van zakenreizigers - ook al zeggen veel bedrijven dat zij het aantal zakenreizen niet willen terugbrengen tot het niveau van

vóór de val van de Sovjet-Unie.

KLM verwacht geen verdere omzetsdaling van 4%. Maar volgens de heer Kremers en mevrouw Kaag is dit noodzakelijk om op lange termijn concurrerend te blijven. "Is het redelijk om te denken dat deze zakenreizigers terug zullen komen?" sprak mevrouw Kaag in de Tweede Kamer het optimisme van KLM tegen. "Ik heb daar mijn twijfels over." Een van de knelpunten die KLM ziet ontstaan, is het personeelstekort. Kremers gaat ervan uit dat de loonsverlagingen waartoe in 2020 is besloten, niet teniet mogen worden gedaan door nieuwe cao's. Volgens KLM is het echter mogelijk dat dit geen specialisten aantrekt op het gebied van bijvoorbeeld IT en financiën.

De meest fundamentele - maar ook minst concrete - wensen zijn die van de heer Kremers met betrekking tot het bedrijfsmodel van KLM. Volgens hem vereist de nieuwe "sociale visie" op de luchtvaart een bedrijf dat flexibeler kan reageren op onvoorziene omstandigheden. **Heel voorzichtig zet Kremers ook vraagtekens bij het 'hubmodel', dat zowel Schiphol als KLM hanteren, waarbij** passagiers vooral Schiphol gebruiken voor overstappen. Zij worden op andere luchthavens opgehaald en vervolgen hun reis via Schiphol naar andere bestemmingen - vaak met de KLM. Op die manier heeft KLM een netwerk van bestemmingen opgebouwd dat met Nederlandse passagiers alleen niet rendabel zou zijn. Kremers herhaalt het standpunt dat het Nederlandse luchtvaartbeleid al jaren inneemt: het netwerk is goed voor het vestigingsklimaat. Het behoud van de "kwaliteit van het netwerk" was zelfs een voorwaarde voor overheidssteun. Maar **critici zeggen dat het hub-model veel meer vluchten creëert dan nodig is, en Kremers waarschuwt ook dat netwerkqualiteit niet betekent "zoveel bestemmingen als mogelijk".**

Het Nederlandse Parlement heeft al gevraagd om een analyse van welke bestemmingen echt nodig zijn. Deze analyse werd opgeschort toen het vorige kabinet viel, maar ze moet worden uitgevoerd, zegt Kremers. Bij voorkeur met de hulp van externe deskundigen.

KLM vindt alleen al het idee van een kleiner netwerk weezinwekkend. Maar Kaag noemde de opmerkingen van de regeringsfunctionaris "zeer terecht". Ook sprak zij over het vooruitzicht van meer duidelijkheid voor KLM over de "verwachtingen" van de regering. Bij navraag bleek dat ze met dat laatste woord "eisen" bedoelde.

***Mijn commentaar:** Sinds een week zijn de besprekingen tussen de KLM-bonden en de Nederlandse regering gespannen.*

Vorige week meldde ik dat de Nederlandse regering verschillende voorwaarden had gesteld aan de steunmaatregelen voor KLM. Een van

deze voorwaarden is de uitvoering van een herstructureringsplan door KLM, dat tot doel heeft de concurrentiepositie te verbeteren door de beheersbare kosten met ten minste 15% te verlagen.

De maatregelen die KLM aan het begin van de crisis heeft genomen, waren daarmee in overeenstemming. Met de vakbonden werden overeenkomsten voor bepaalde tijd gesloten. Deze overeenkomsten lopen nu geleidelijk ten einde. Het lijkt erop dat de Nederlandse regering vraagt om de gevolgen van deze overeenkomsten te verlengen of er opnieuw over te onderhandelen.

Bovendien verlaagt de nieuwe minister van groene financiën, mevrouw Kaag, zoals verwacht de ontwikkelingsdoelstellingen van de KLM. In de context van de strijd tegen de klimaatverandering is dit een valabel standpunt. Passagiers die niet langer met KLM reizen, zouden echter helemaal niet moeten reizen. Anders zouden de eisen van de minister van Financiën geen effect sorteren.

> De staat verleent Air Austral een nieuwe uitbreiding van 10 miljoen euro

(bron AFP) 28 januari - **De staat heeft een nieuwe lening van 10 miljoen euro verstrekt aan de in moeilijkheden verkerende luchtvaartmaatschappij Air Austral**, zei een regeringsbron vrijdag.

In een decreet dat vrijdagochtend in het Staatsblad is bekendgemaakt, staat dat de staat "in het kader van het programma van het Fonds voor economische en sociale ontwikkeling (FDES), via Natixis, 30 miljoen euro zal betalen in de vorm van een lening aan Air Austral SA".

Toen AFP contact opnam met het **kantoor van de minister van Vervoer**, Jean-Baptiste Djebbari, **zei dat deze lening "een actualisering was van het bedrag van de lening die al in augustus was toegekend" 2021, die 20 miljoen euro bedroeg.**

Deze verlenging komt slechts tien dagen nadat de staat, met de goedkeuring van de Europese Commissie, een afzonderlijke "reddingssteun" van 20 miljoen euro heeft vrijgegeven, opnieuw in de vorm van een lening.

Met de extra 10 miljoen euro van vrijdag is het totale bedrag van directe en door de staat gegarandeerde leningen aan Air Austral om de door de pandemie veroorzaakte crisis in het luchtvervoer het hoofd te bieden 130 miljoen euro, volgens een telling van AFP. Air Austral heeft vrijdag geen onmiddellijke verklaring afgelegd.

(...)

Mijn commentaar: *Is deze nieuwe steun een teken dat de onderneming van Reunion er slechter aan toe is dan eerder was aangekondigd?*

> MSC investeert 1,2 miljard euro in de overname van ITA: de keerzijde van een goede deal

(bron La Quotidienne) 31 januari - Een nieuwe **wending in de Italiaanse lucht!** ITA, de gloednieuwe Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij die nog maar enkele maanden geleden uit de as van Alitalia werd geboren, was op zoek naar een andere grote Europese luchtvaartmaatschappij om haar ontwikkeling te ondersteunen. De Italiaanse regering, die 100% van de ITA in handen heeft, wachtte op precieze aanbiedingen van de twee luchtvaartmaatschappijen die belangstelling hadden getoond, namelijk Air France en Lufthansa. ITA had een dochteronderneming van een van deze twee luchtvaartgroepen kunnen worden. **Zonder dat iemand het echt zag aankomen, is de maritieme familiegroep MSC echter uit het houtwerk gestapt met een aanbod dat veel economische en politieke voordelen voor de Italiaanse staat inhoudt.**

Voor Gianluigi Aponte, de CEO van de MSC groep, is investeren in ITA zinvol en kan het alleen maar gunstig zijn voor beide partijen. **Zijn voorstel van 1,2 à 1,4 miljard euro om het grootste deel van het kapitaal te verkrijgen is geen operatie op korte termijn,** het is in zijn ogen een definitieve produktieve investering, maar wel onder zijn voorwaarden, die absoluut niet onderhandelbaar zijn.

MSC zal meer dan 50% van het kapitaal van ITA moeten verkrijgen, een conditio sine qua non! Voor het overige **wil Gianluigi Aponte dat de Italiaanse staat aandeelhouder van de onderneming blijft naast een eventuele andere minderheidsaandeelhouder, die de Duitse maatschappij Lufthansa zou kunnen zijn,** waarmee MSC momenteel onderhandelt om de regels van een commerciële overeenkomst vast te leggen.

Gianluigi Aponte verklaarde ook tegenover de Italiaanse pers dat er geen sprake van kan zijn dat MSC overweegt haar aandelen op min of meer lange termijn aan Lufthansa af te staan. **MSC is voornemens de ITA te beheren en te ontwikkelen via de raad van bestuur en zal de echte leider zijn.**

(...)

Politiek gezien zou ITA zijn "Italiaansheid" behouden, zoals Alfredo Altavilla, de huidige CEO van ITA, heeft verklaard, want ook al is MSC in feite een Zwitsers bedrijf, MSC is een Italiaanse familiegroep zonder andere aandeelhouders en met een indrukwekkende economische en

financiële basis.

En MSC is niet onderhevig aan de druk van een externe aandeelhoudersbasis die op zoek is naar onmiddellijke winst. Aldus zou ITA een onafhankelijke "Italiaanse" luchtvaartmaatschappij blijven en geen dochteronderneming van een buitenlandse maatschappij worden. Iets wat het Italiaanse volk zeer zou moeten waarderen.

Economisch gezien is het een privatisering die financiële risico's voor de Italiaanse schatkist vermijdt. **De MSC Group is gebaseerd op 3 pijlers: vracht, MSC Cargo is 's werelds grootste containermaatschappij geworden door het Deense Maersk in 2021 in te halen, cruises, MSC Cruises is 's werelds op twee na grootste, na Carnival en Royal Caribbean, en beheer van havenfaciliteiten met meer dan 60 terminals wereldwijd.**

Bovendien heeft MSC zopas alle activa van de Bolloré-groep in Afrika, "Bolloré Africa Logistics", overgenomen. De MSC groep, die bijna 100.000 mensen tewerkstelt, heeft een geschatte omzet van 30 miljard euro in 2021.

Voor Gianluigi Aponte lijkt de investering voor de hand te liggen omdat de synergieën tussen ITA en MSC perfect zijn voor zowel passagiers- als vrachtvervoer.

De vluchten van ITA zouden de verplaatsing van passagiers op de cruiseschepen van MSC vanuit heel Europa naar de aanleghavens in Italië, Miami, Dubai of een andere aanleghaven vergemakkelijken.

Dit zou op zijn beurt een meer dan aanzienlijk aantal passagiers op ITA-vluchten opleveren.

In zijn raming van de waarde van ITA heeft Gianluigi Aponte ook het potentieel van ITA's slots op de luchthavens Rome-Fiumicino, Milaan-Linate en Milaan-Malpensa voor passagiers- en vrachtluchten opgenomen.

(...)

In tegenstelling tot de MSC Group, waarvoor de Covid-19 pandemie dankzij het zeevervoer geen echt ernstige economische gevolgen heeft gehad, heeft **Lufthansa, zoals veel van haar concurrenten, een beroep moeten doen op staatssteun, wat haar niet de vrijheid zou mogen geven een meerderheidsbod op ITA uit te brengen.**

Anderzijds is het sluiten van een commerciële overeenkomst met een minderheidsdeelneming in het kapitaal van ITA een optie die zinvol is. Omdat ITA een gezond bedrijf is, zonder schulden en zonder overtollig personeel. En het vooruitzicht van economische en financiële stabiliteit, dat MSC met zich meebrengt, zou de onderhandelingen moeten vergemakkelijken.

Lufthansa van haar kant zou ITA de mogelijkheid bieden van een

gemeenschappelijke inkoopcentrale voor brandstof, reserve-onderdelen en onderhoud, waardoor zij aanzienlijke besparingen zou kunnen realiseren. Dit zou haar betere onderhandelingsmogelijkheden geven over de voorwaarden voor de toekomstige aankoop van extra vliegtuigen.

Maar eerst zou ITA zich bij het gezamenlijke transatlantische netwerk van Lufthansa-Air Canada-United Airlines kunnen aansluiten als onafhankelijke luchtvaartmaatschappij en niet als dochteronderneming van Lufthansa.

***Mijn commentaar:** Het door MSC voorgestelde plan is aantrekkelijk... vanuit het Italiaanse standpunt.*

Het zou ervoor zorgen dat ITA onder Italiaanse controle zou blijven. Maar hoe kunnen wij ons een serene toekomst voorstellen voor een luchtvaartmaatschappij die een dochtermaatschappij van een scheepvaartmaatschappij zou worden?

> Air India na 69 jaar in Indiase handen verkocht

(bron AFP) 27 januari - **Air India keerde donderdag terug in de handen van haar historische oprichters, tientallen jaren nadat het werd genationaliseerd door de Indiase staat en uiteindelijk zwaar drukte op de overheidsfinanciën van het land als gevolg van ernstige financiële problemen.**

Tata, een wijdivertakt familieconglomeraat met bedrijven die variëren van thee en software tot staalproductie en autoproductie, staat weer aan het roer van Air India nadat het in oktober een deal sloot voor 180 miljard roepies (2,4 miljard dollar).

De deal betekent het einde van een lange zoektocht naar een koper door de Indiase regering, die sinds 2009 bijna 15 miljard dollar heeft uitgegeven om de luchtvaartmaatschappij te steunen.

Op 31 augustus had de luchtvaartmaatschappij een totale schuld van 8,2 miljard dollar opgebouwd. In de in oktober ondertekende overeenkomst stemde Tata ermee in ongeveer een kwart van deze schuld, of 2 miljard dollar, over te nemen, terwijl de rest zal worden overgedragen aan een speciaal daarvoor opgerichte rechtspersoon. Voor **Tata maakt** de aankoop van wat thans India's grootste internationale luchtvaartmaatschappij is, deel uit van een ambitieus programma.

Het conglomeraat, dat **51% van de Indiase luchtvaartmaatschappij Vistara in handen heeft** - Singapore Airlines bezit de overige 49% - **en een belang van 84% in AirAsia India**, zal nu trachten hen samen te brengen.

Air India heeft een vloot van ongeveer 120 vliegtuigen en beschikt over 4.400 landings- en parkeerslots op binnenlandse luchthavens en 1.800 slots op buitenlandse luchthavens. De luchtvaartmaatschappij verzorgt 50% van alle internationale vluchten vanuit India.

(...)

Mijn commentaar: De Tata Group staat voor een moeilijke taak. Tientallen jaren lang is bijna geen enkele Indiase luchtvaartmaatschappij erin geslaagd om op duurzame basis break-even te draaien.

Toch heeft India een enorme binnenlandse markt, die in omvang vergelijkbaar is met de binnenlandse markt van China.

> Ethiopian Airlines toont interesse in de A350F maar niet in de A220

(Bron: Journal de l'Aviation) 28 januari - **Ethiopian Airlines zet haar vlootontwikkelingsplan voort met een grotere nadruk op het vrachtsegment.** De luchtvaartmaatschappij is van plan nog een vijftal Boeing 777F's te bestellen en zal wellicht ook "enkele" Airbus A350F's introduceren. CEO Tewolde GebreMariam onthulde dit in een interview met Bloomberg op 22 januari.

Door in te zetten op de A350F zou Ethiopian Airlines een van de eerste klanten van het nieuwe vrachtvliegtuig worden - andere verklaarde klanten zijn onder meer Air Lease, Air France, CMA CGM en Singapore Airlines. De A350F, die vorig jaar door Airbus werd gelanceerd, zal tot 106 ton vracht kunnen vervoeren (drie ton meer dan de 777F) en zal hetzelfde volume bieden als de 747F, met een gerapporteerd bereik van meer dan 9.500 km bij volle lading.

Voor het hoofd van Ethiopian Airlines is **het uiteindelijke doel om de rol van vracht in haar activiteiten aanzienlijk te vergroten, zelfs nadat de passagiersvluchten weer normaal verlopen.** Vóór 2020 vertegenwoordigde het vrachtsegment 15% van de omzet van de maatschappij. Sinds de daling van de vraag naar passagiers en de hausse van de vraag naar vracht is deze activiteit goed voor 50% van de omzet van de onderneming en vormt zij "haar brood en boter, waardoor zij winstgevend blijft en cashflow genereert". Op lange termijn zou dit cijfer zich moeten stabiliseren op 30% zodra de industrie weer normaal draait, meent hij.

Tewolde GebreMariam zet zijn inspanningen voort om zijn hub in Addis Abeba te consolideren als logistiek knooppunt voor de groeiende e-commercemarkt in Afrika. "We bouwen een nieuw e-commerce magazijn in de vrachtterminal. **E-commerce groeit vooral tussen China en Afrika en wij willen ons leiderschap behouden.**"

De vrachtvloot van Ethiopian Airlines bestaat uit drie B737-800(SF) en negen B777-200F vliegtuigen. De luchtvaartmaatschappij zet ook minstens zes A350-900's en één Q400 in als hulpvrachtvliegtuig (een passagiersvliegtuig dat tijdelijk wordt omgebouwd tot vrachtvliegtuig). Met betrekking tot de ontwikkeling van de passagiersvloot maakte **Tewolde GebreMariam duidelijk dat het plan om A220's aan te schaffen niet langer deel uitmaakte van zijn strategie**. De luchtvaartmaatschappij had dit idee al in 2020 geopperd als onderdeel van haar vlootdiversificatie. (...) **De regionale vloot van de maatschappij telt momenteel zo'n 20 Q400's in dienst.**

***Mijn commentaar:** De banden tussen Ethiopië en China zijn nauw. Jarenlang heeft China geprofiteerd van de bevoorrechte positie van Ethiopië om Europa en de Verenigde Staten te overspoelen met zijn textielproducten tegen lagere kosten (voor meer details zie [mijn brief nr. 748](#)).*

Nu is het het Afrikaanse continent waar China zich op richt.

> Qatar Airways plaatst enorme order bij Boeing voor 777X-vrachtvliegtuigen en 737 MAX's in openlijk conflict met Airbus

(bron La Tribune) 31 januari - **In een geschil met Airbus over de A350 heeft Qatar Airways een gigantische order geplaatst bij Boeing voor 50 B777X-vrachtvliegtuigen, waarvan 16 opties.** Het contract is meer dan 20 miljard dollar tegen catalogusprijs waard en stelt de vliegtuigbouwer in staat het programma te lanceren. **De maatschappij uit de Golf is in feite de eerste maatschappij die dit breedrompvlucht in een vrachtversie koopt.** Dit is een verademing voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer, die volgens zijn algemeen directeur Dave Calhoun een productie van twee jaar heeft gegarandeerd.

Het moet gezegd dat de B777 sinds zijn lancering met veel tamtam in 2013 door tegenslagen is geplaagd. Hoewel de eerste vliegtuigen oorspronkelijk in 2020 in dienst zouden komen, is de verwachting dat dit pas eind 2023 het geval zal zijn. **Door een vrachtversie van de 777X te lanceren, probeert Boeing voordeel te halen uit de huidige sterke toename van het luchtvrachtvervoer, die wordt gestimuleerd door de opkomst van online winkelen en de congestie in de scheepvaart.**

Het bedrijf, dat de deal officieel maakte tijdens een bezoek van de Emir van Qatar aan het Witte Huis, tekende ook een intentieverklaring voor 25 737-10 vliegtuigen en zei bereid te zijn in totaal tot 50 737 MAX's te bestellen. Dit is een manier om de annulering door Airbus van een order

voor 50 A321 NEO's als gevolg van een geschil tussen de vliegtuigbouwer en de maatschappij over de A350 te compenseren.
(...)

> **Boeing blijft in het rood door tegenslag 787**

(bron Les Echos) 26 januari - **Voor het derde jaar op rij heeft Boeing in 2021 opnieuw veel geld verloren. Het Amerikaanse concern onthulde deze woensdag een nettoverlies van 4,29 miljard dollar, bij een omzet van 62,286 miljard.** Dat is veel minder dan in 2020, dat een historisch verlies van 11,9 miljard dollar opleverde, maar het is meer dan de 636 miljoen verliezen in 2019 en het is vooral meer dan voor dit jaar werd verwacht. **Dit is te wijten aan een belangrijke negatieve verrassing: een nieuwe eenmalige last van 3,5 miljard dollar ter dekking van de kosten van defecten en de stopzetting van de 787-leveringen.**

Eind 2020 zag Boeing zich door de ontdekking van defecten aan de romp van bepaalde 787's genoodzaakt de leveringen van Dreamliners stop te zetten. Naast de gebreken aan de romp werden intussen nog andere gebreken ontdekt, samen met een onderzoek door de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit, waardoor Boeing zich genoodzaakt zag de opschorting van de leveringen voor onbepaalde tijd te verlengen. Het resultaat: een rekening van 3,5 miljard dollar (...). **En het is niet de laatste, aangezien Boeing nu al schat dat de 787 tegen 2023 2 miljard dollar meer zal kosten en zijn klanten nog niet kan zeggen wanneer ze kunnen worden geleverd.**

In totaal moet de 787-crisis Boeing dus 5,5 miljard dollar kosten, terwijl de vliegtuigbouwer nog maar net de 737 Max-crisis te boven is gekomen.
(...)

Naast de moeilijkheden van de burgerluchtvaarttak zijn er ook enkele hardnekkige problemen in de defensie- en ruimtevaartdivisie, die in het vierde kwartaal verlies leed, hoewel zij over het gehele jaar genomen winstgevend bleef (1,5 miljard dollar bedrijfsresultaat voor 26,5 miljard dollar omzet). Voor het KC-46 tankerprogramma was een nieuwe voorziening van 402 miljoen dollar nodig. Anderzijds is de winst van haar nieuwe "diensten"-tak vorig jaar bijna verviervoudigd, tot 2 miljard dollar op 16 miljard omzet. Geconfronteerd met deze onzekerheden besluit de groep haar persbericht zonder enige financiële prognose voor 2022, afgezien van de doelstelling om meer cash te genereren dan in 2021. Niettemin zou Boeing, onvoorziene omstandigheden daargelaten, in staat moeten zijn

om in 2022 weer winst te maken. Aan de andere kant ligt **een terugkeer naar het omzet- en winstgevendheidsniveau van 1998, toen Boeing op zijn hoogtepunt was met 10,5 miljard nettowinst op 101,1 miljard omzet, niet in het verschiet.**

***Mijn commentaar:** Boeing heeft het nog steeds moeilijk. Zolang de Amerikaanse fabrikant geen nieuw single-aisle model aanbiedt, zal het moeilijk zijn om effectief te concurreren met Airbus.*

> **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

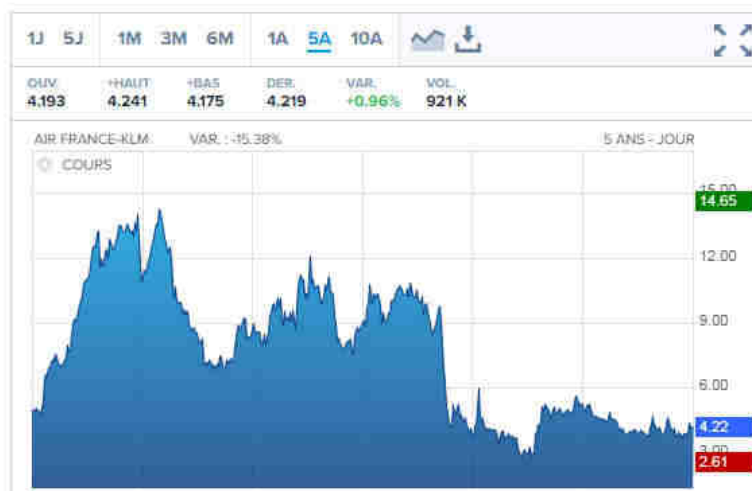
Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 31 januari gesloten op 3,975 euro. Het is +2,50% gestegen.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.



Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

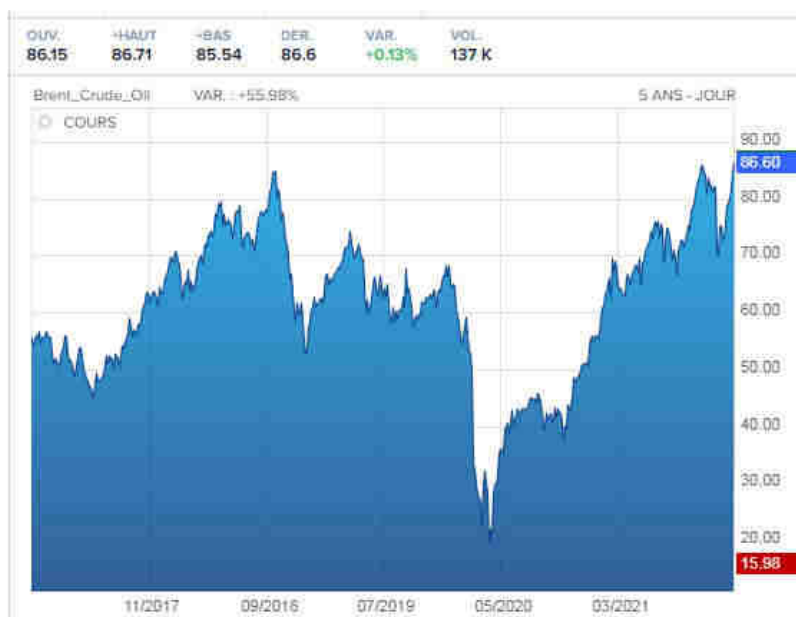
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,43. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gestegen van \$6 naar \$91.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. **Vorige week werd dit recordniveau overschreden, waarbij de crisis in Kazachstan de stijging verklaarde.**



Ontwikkeling van de olieprijsen over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11067 mensen ontvangen dit persbericht live